

Trängselskatterna i Stockholm - förr, nu, i framtiden

Jonas Eliasson

Professor Transportsystemanalys, KTH
Föreståndare för Centrum för Transportstudier
WSP Analys & Strategi

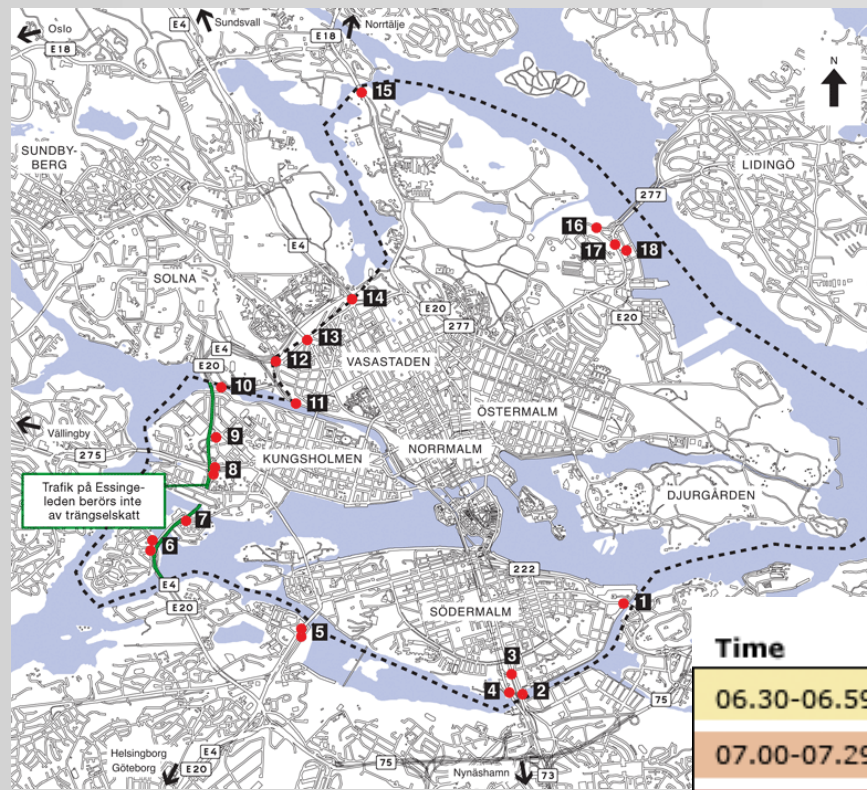
Fram till valet 2002...

- Många utredningar föreslog trängselavgifter under 1990-talet – men var politiskt omöjligt
- Stockholmsberedningen tillsattes 2001 för att ta fram bred överenskommelse
- ... fick våren 2002 uppdrag att utreda trängselavgifter...
- ... vilket fick moderaterna att gå i taket ...
- ... vilket fick socialdemokraterna att lova ”inga biltullar under mandatperioden”

... och efter valet 2002

- Efter valet 2002 tvingade miljöpartiet socialdemokraterna på riksnivå att lova ett "fullskaligt, flerårigt försök med trängselavgifter i Stockholm"
- (s) i Stockholm fick lova att genomföra detta
- ... och trodde därmed (inofficiellt) att valet 2006 redan var förlorat
- Folkomröstning 2006 blev ett sätt att separera trängselavgifterna från allmänna valet
- Opinionen blir mycket mer positiv under försökets gång
- Folkomröstning september 2006
 - knapp majoritet **för** i Stockholms stad
 - knapp majoritet **mot** i hela länet
 - ... men många kommuner har inte röstat (mest övervägande positiva)
- Ny (m)-ledd Stockholmmajoritet ber regeringen införa trängselskatt igen
- Regeringen beslutar göra detta – men öronmärker pengarna till väginvesteringar
- Trängselskatten återinfördes 1 augusti 2007

Stockholms trängselskatter



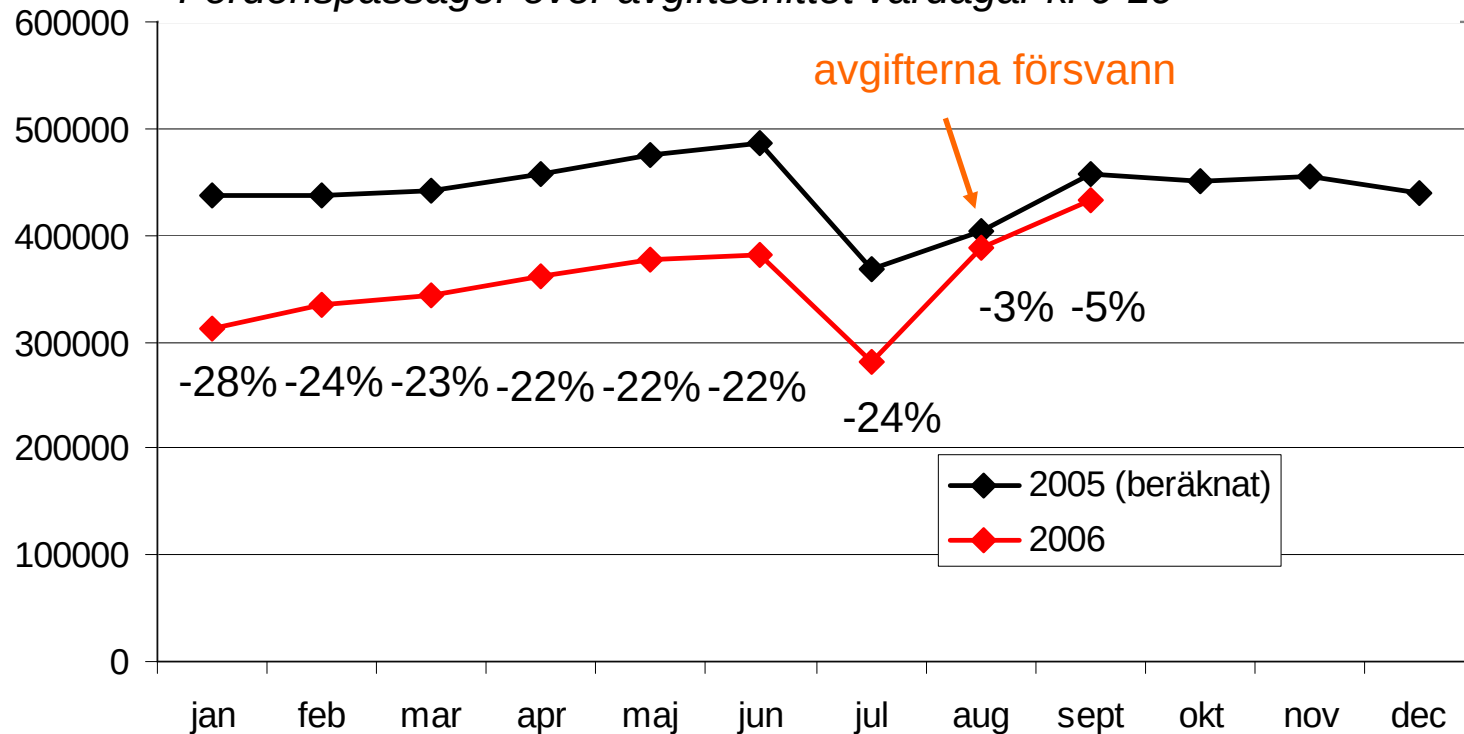
- 10-20 SEK (1-2 €) per passage, beroende på tidpunkt
- Gratis kvällar och helger
- Miljöbilar etc. undantagna
- Max 60 SEK/dag

Time	(SEK) Amount
06.30-06.59	10 kr
07.00-07.29	15 kr
07.30-08.29	20 kr
08.30-08.59	15 kr
09.00-15.29	10 kr
15.30-15.59	15 kr
16.00-17.29	20 kr
17.30-17.59	15 kr
18.00-18.29	10 kr
18.30-06.29	0 kr

Försöket (2006)

Effekterna stabiliserades snabbt – och försvann snabbt

Fordonspassager över avgiftssnittet vardagar kl 6-19

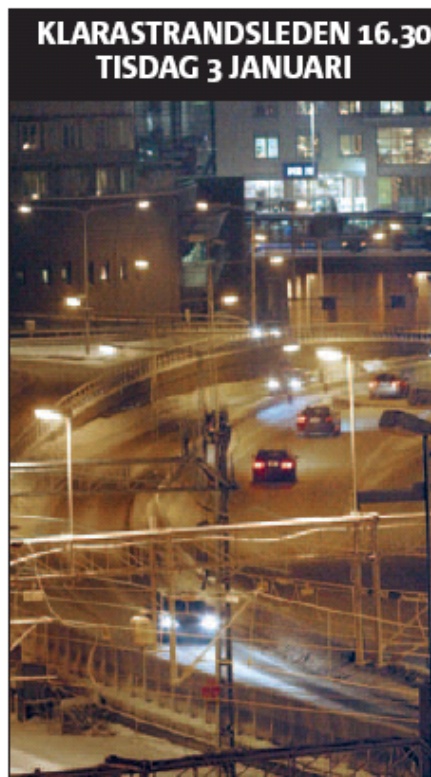


Tydliga effekter

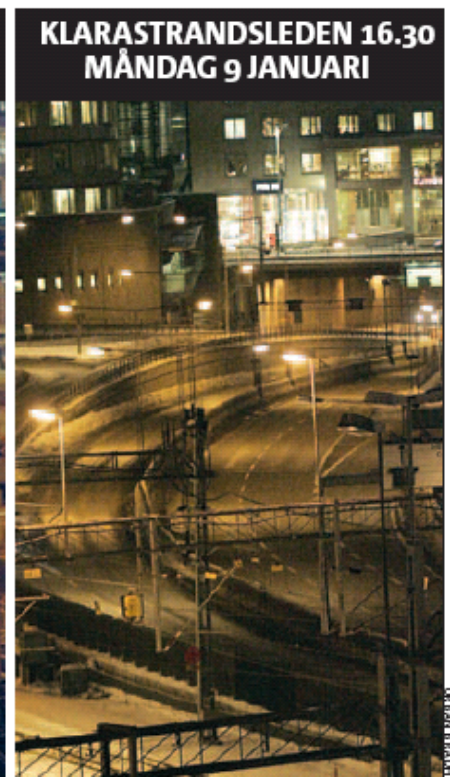
Last day without
charges (low
traffic - right after
New Year's Eve)



First day with
charges

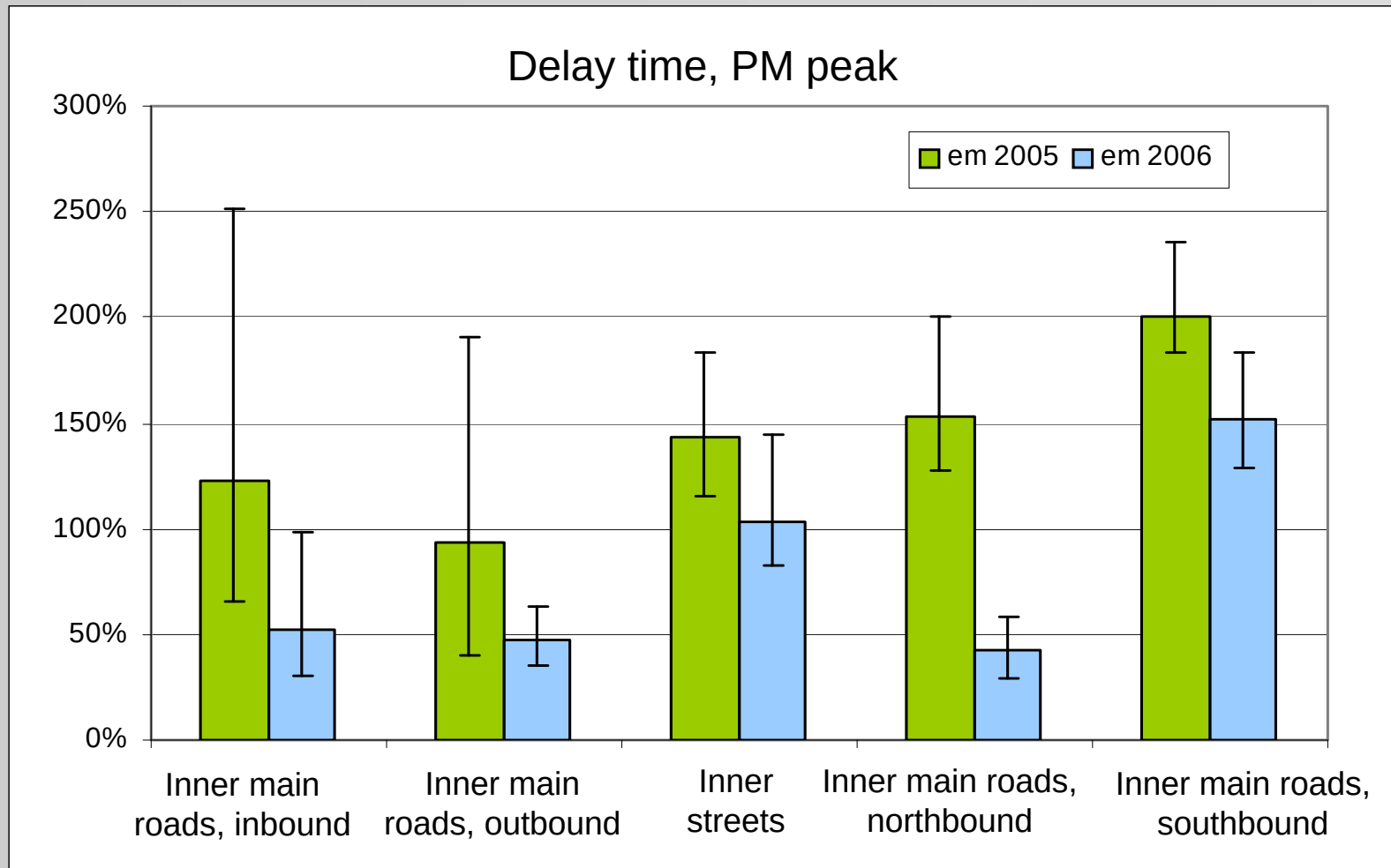


First normal
working day with
charges



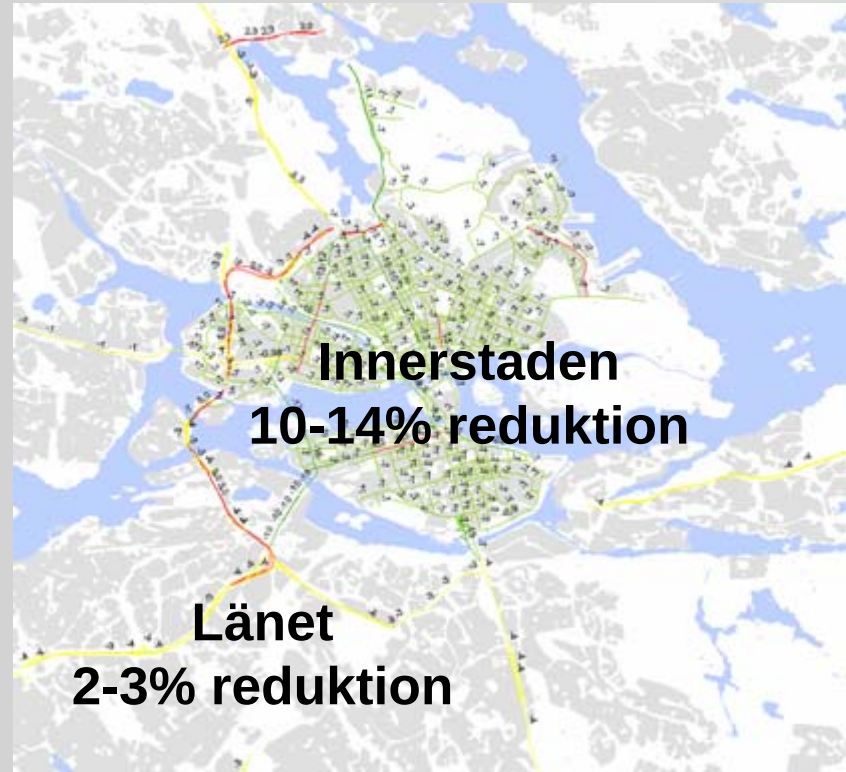
30-50% mindre kötid

April 2005/2006



Less emissions

- 10-14% mindre emissioner i innerstaden
 - kraftigt reducerad exponering
 - positiva långsiktiga hälsoeffekter
- 2-3% mindre CO₂-emissioner i länet



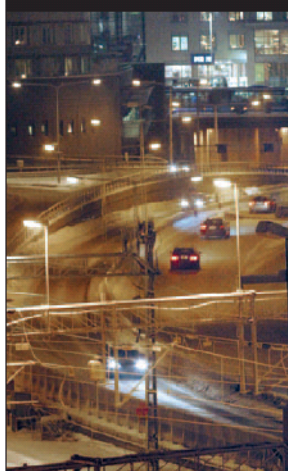
Helt förändrad mediebild



KLARASTRANDSLEDEN 16.30
MÅNDAG 2 JANUARI



KLARASTRANDSLEDEN 16.30
TISDAG 3 JANUARI



KLARASTRANDSLEDEN 16.30
MÅNDAG 9 JANUARI



LUGNT PÅ KLARASTRANDSLEDEN. Lugnt på Essingeleden. Lugnt i kollektivtrafiken. Ingen visste i går med säkerhet vart stockholmarna tagit vägen.

Stockholmarna, vart tog ni vägen?

VAR TREDJE BILIST ställde bilen i går. Samtidigt var det lugnt i kollektivtrafiken och på Essingeleden.

inte tänkt åka tåg i dag i alla fall. Några har kanske skjtit upp sin resa om de tänkt åka och handla. Andra har kanske

Mellan klockan 6.30 och 18.30 passerade 287 761 fordon någon betalstation, vilket är en trafikminskning med ungefär 25 pro-

klockan 6.30, då skatten börjar tas ut.

På SL märkte man inte heller av någon anströmning av nya resa-

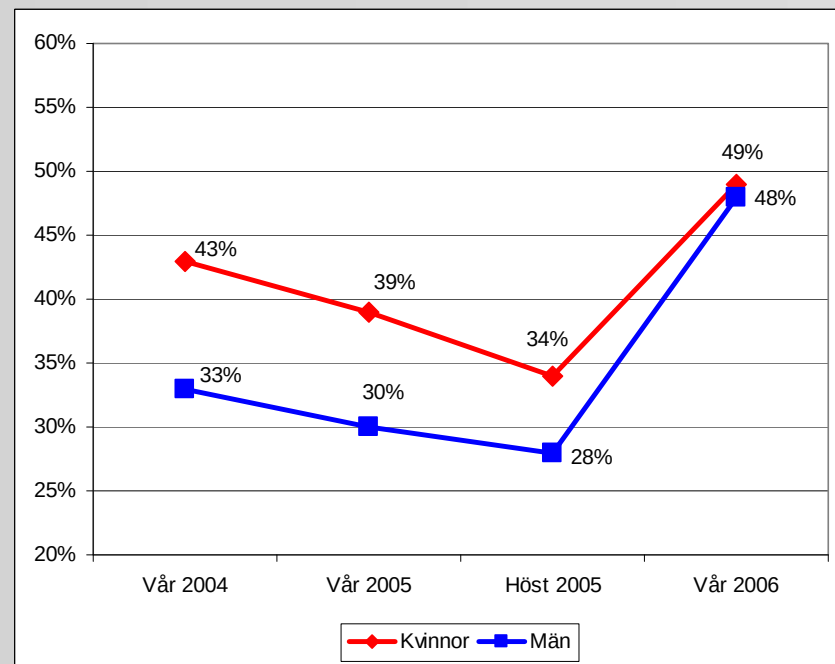
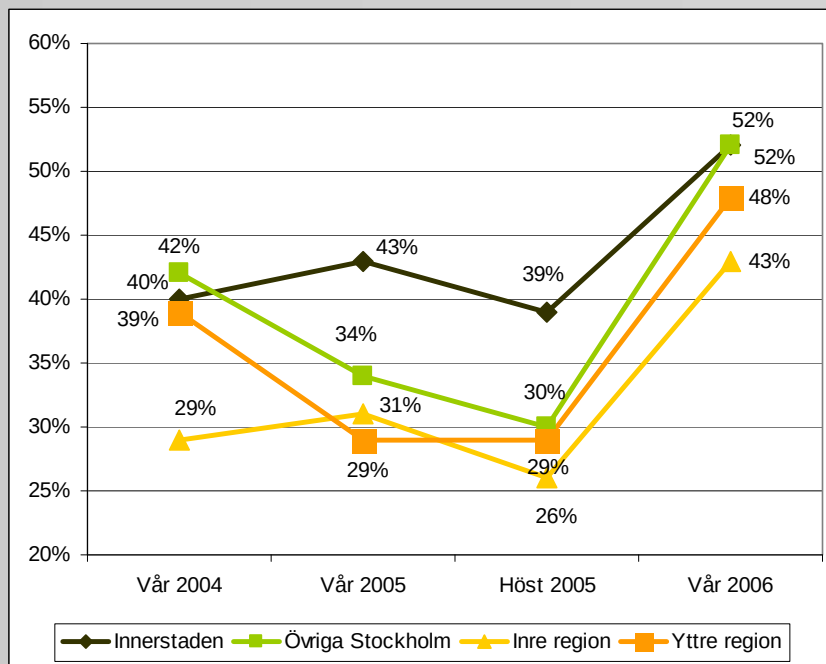


Helt förändrad mediebild (2)



Opinionen

- Stödet för trängselskatten som lägst strax före start – steg snabbt under försöket
- Innerstadsbor mest positiva – inre kranskommuner mest negativa
- Typisk U-kurva



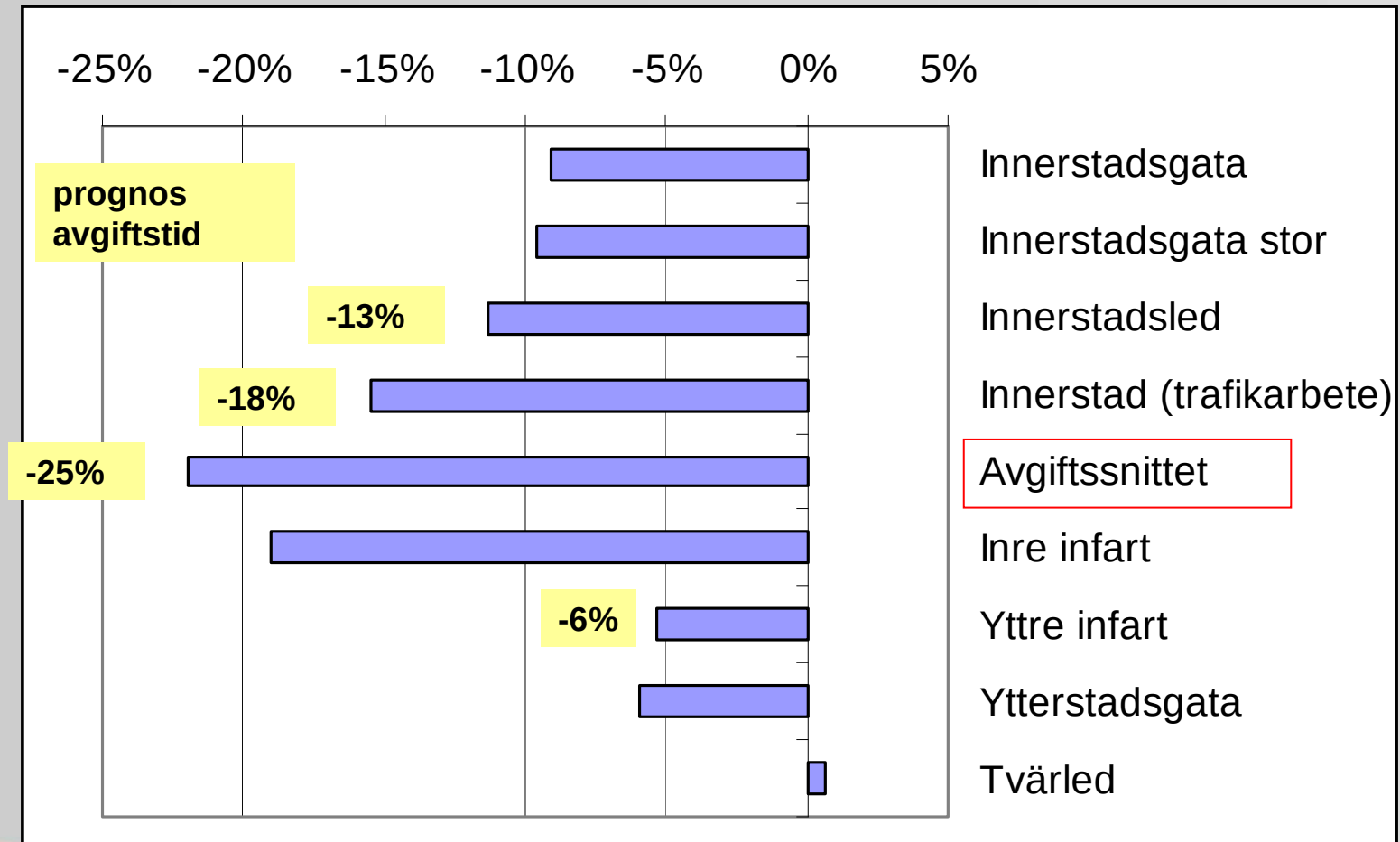
Varför ansågs trängselavgifterna vara en "succé"?

- Tekniken fungerade
 - Informationen fungerade – folk visste vad de skulle göra
 - Synliga trängselreduktioner
 - Omfattande, oberoende utvärdering
-
- Tydliga mål – som uppnåddes
 - Rimlig utformning som var konsistent med uttalat syfte

Trafikprognoserna fungerade

Gula rutor – Prognos

Staplar – Utfall



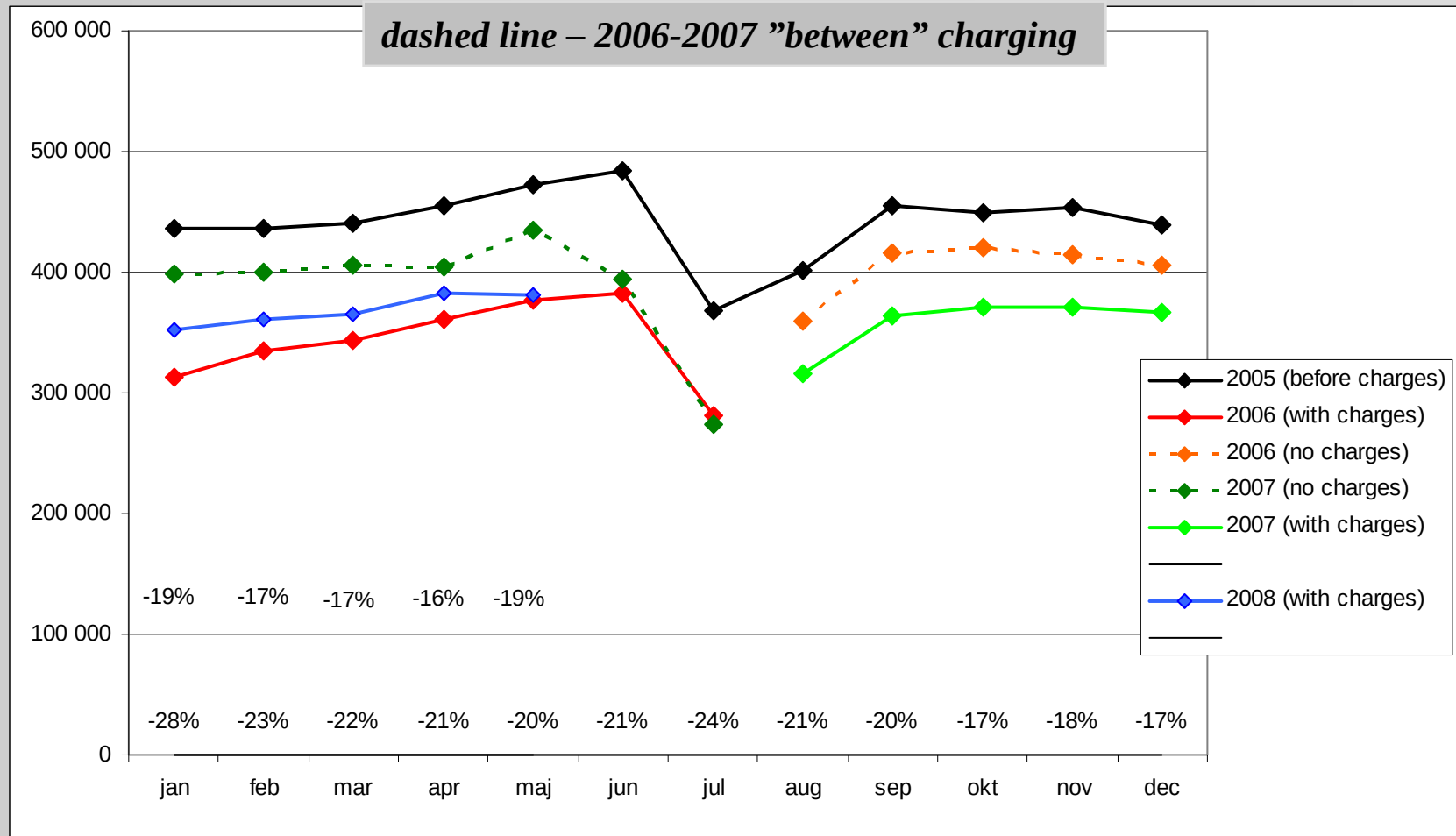
Hur är läget nu?



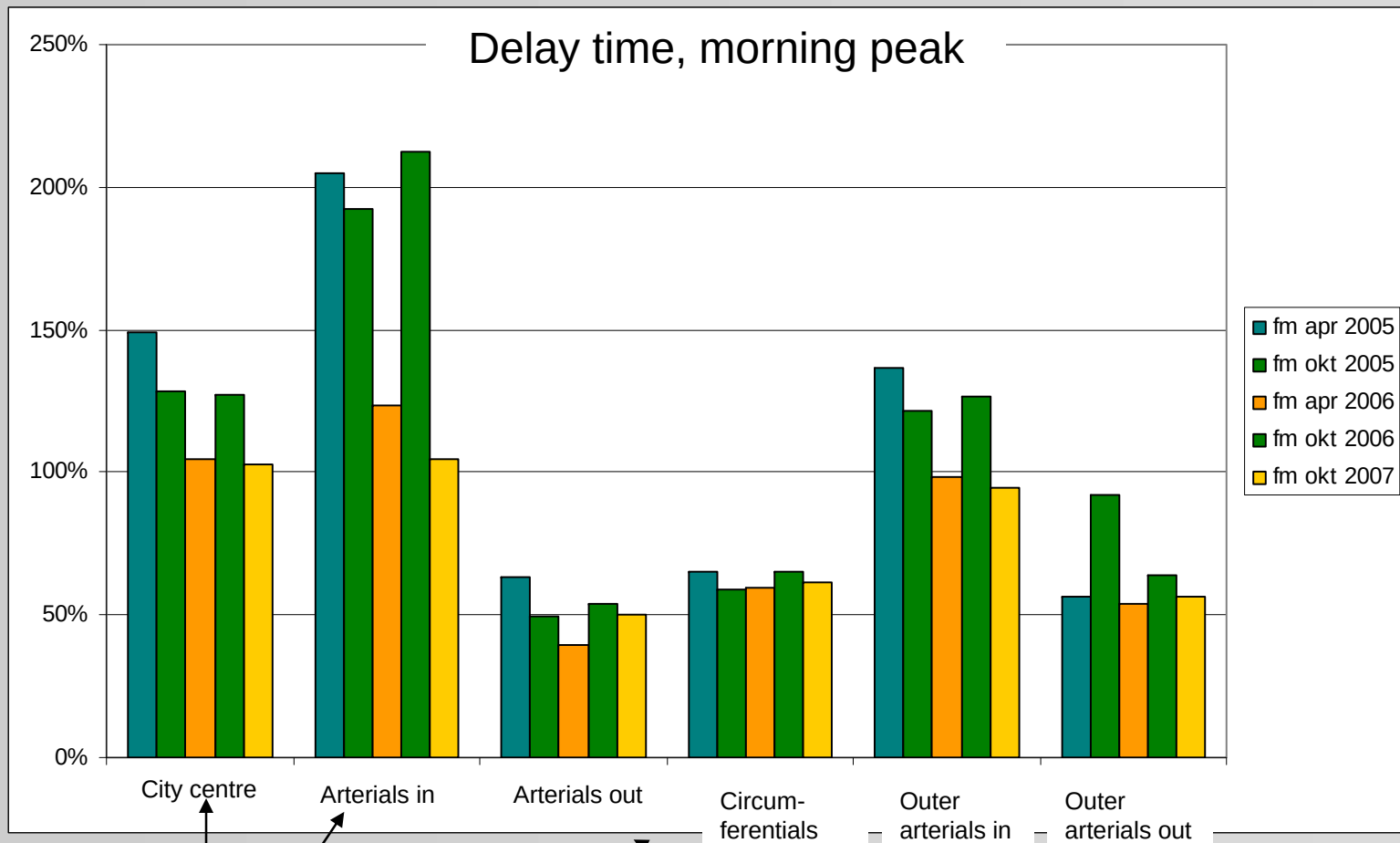
Centrum för transportstudier



1. Alla bilisterna kom inte tillbaka när avgifterna försvann!
2. Ung. samma effekt 2007-2008 som under försöket



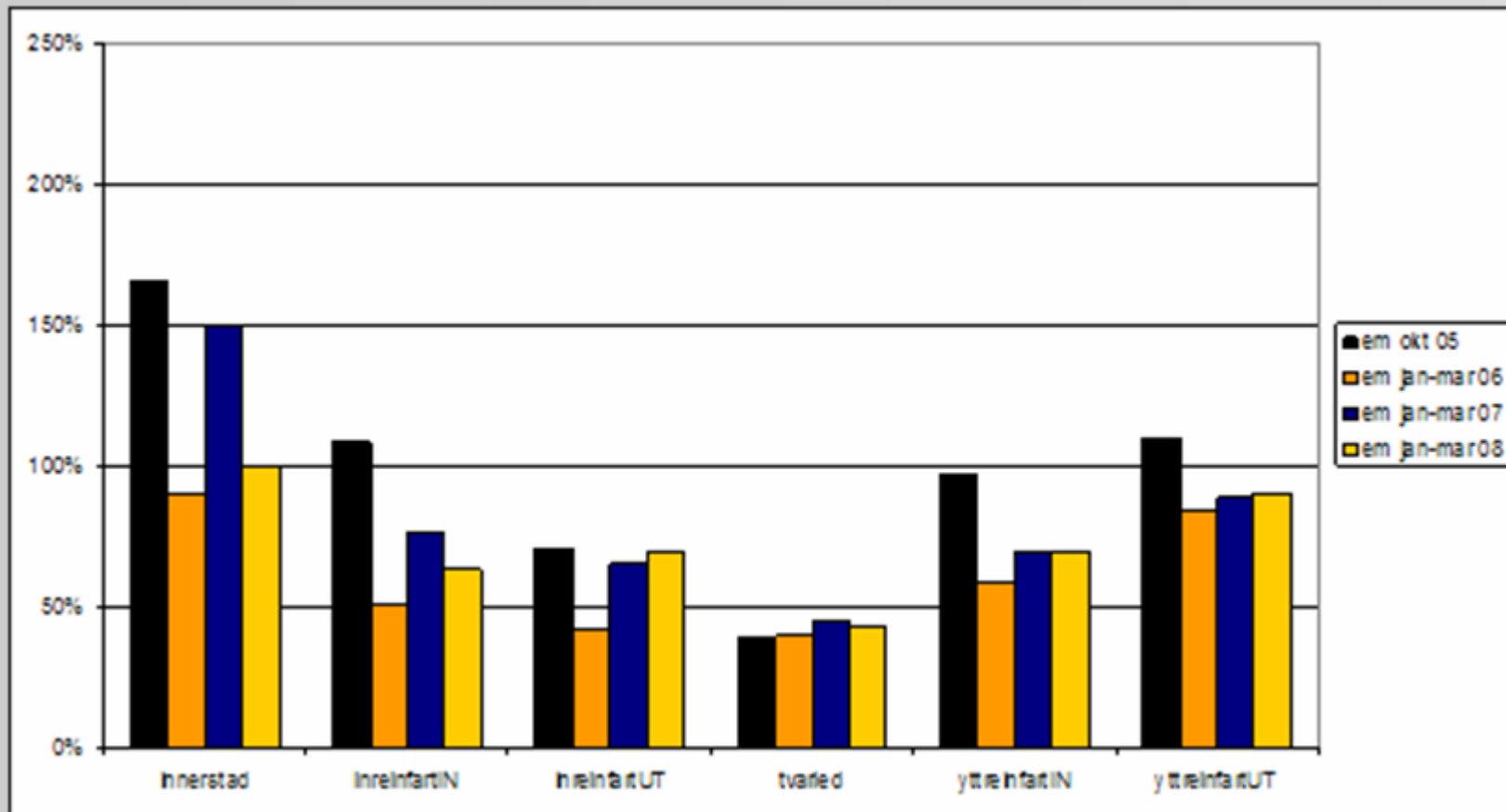
Ungefär samma trängselreduktion som under försöket



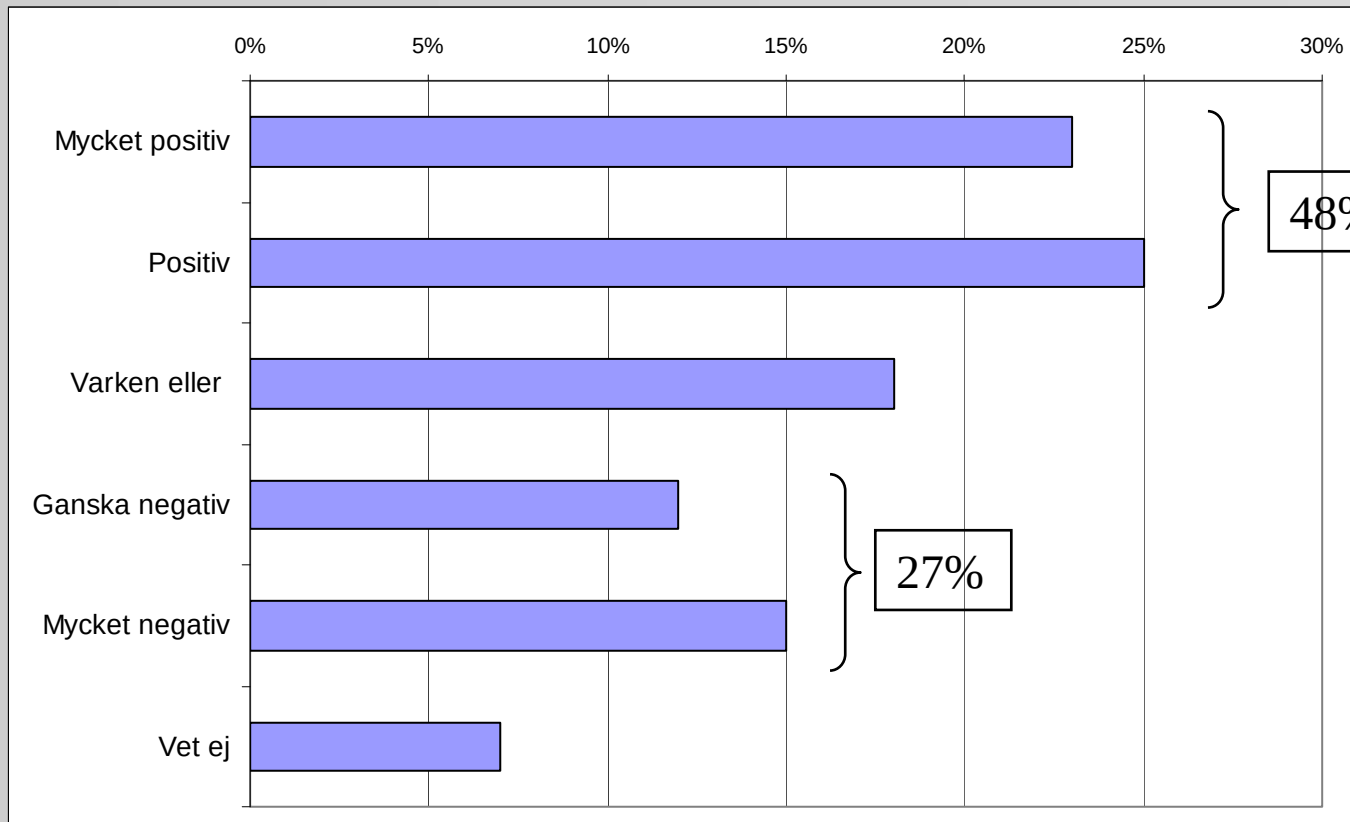
As during the trial – but less
cong. to begin with than in April

Small effects now
and during the trial

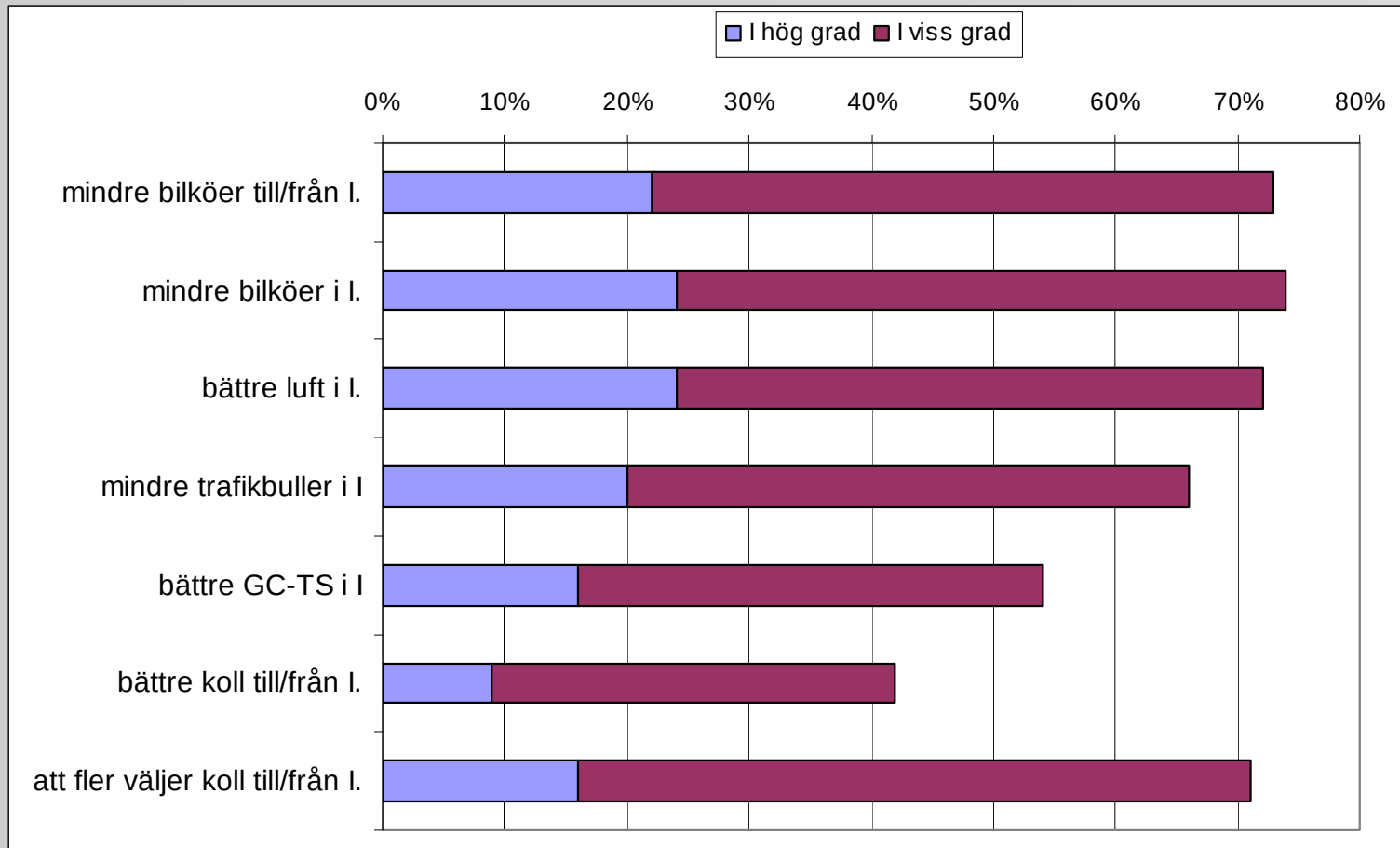
Något mer trängsel 1:a kvartalet än 2006



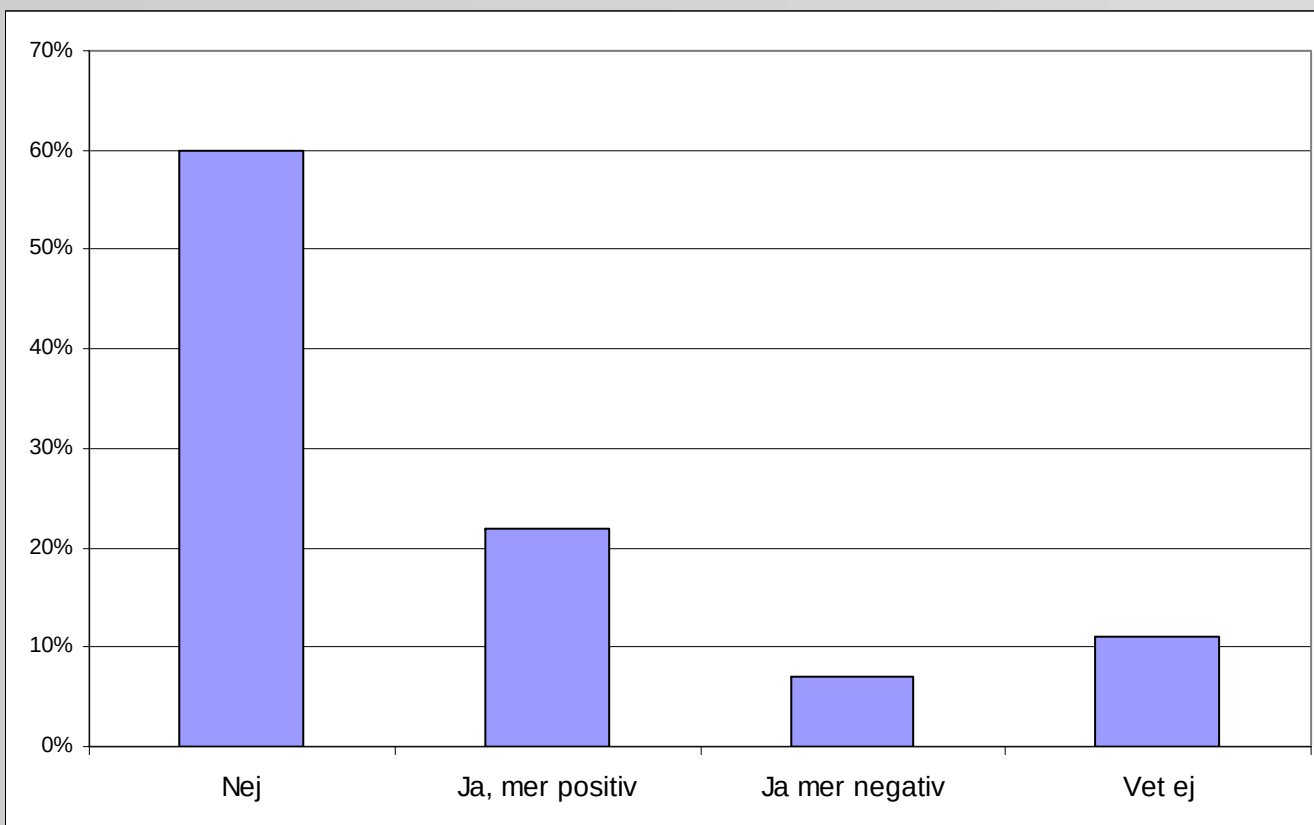
Vilken är din inställning til trängselskatterna nu efter återinförandet?



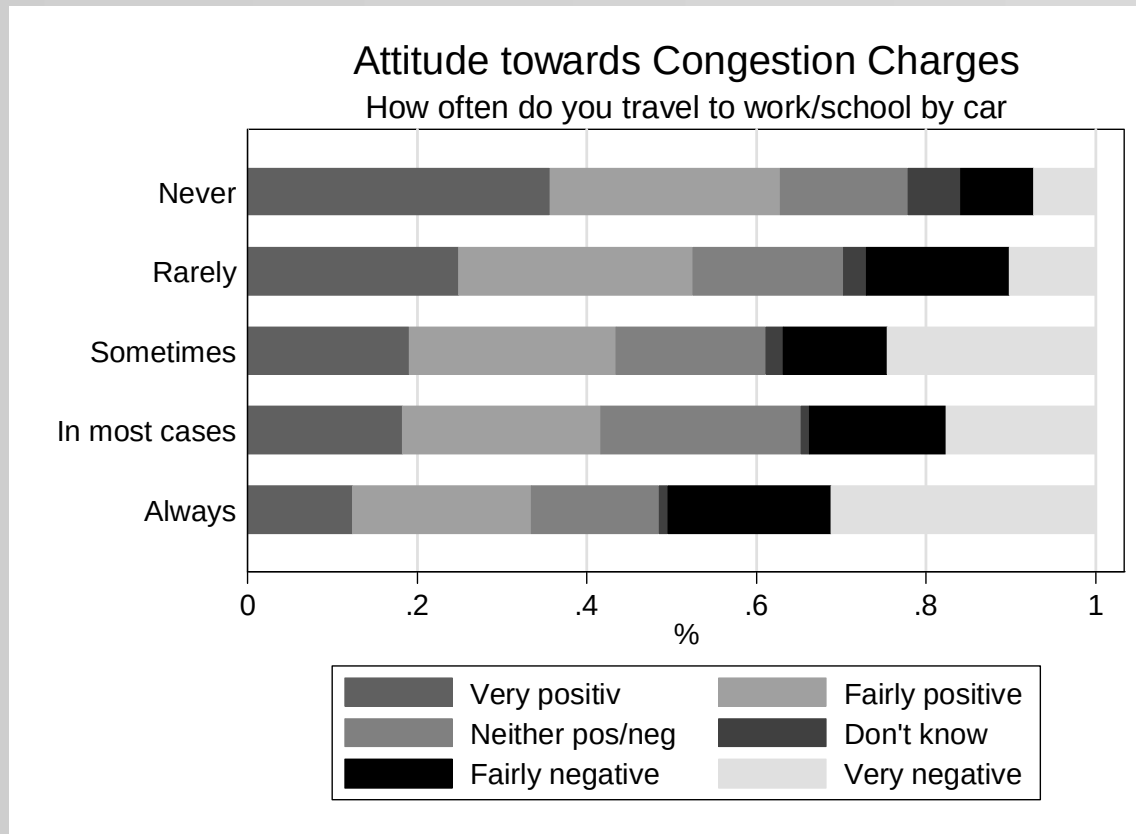
I vilken grad tror du att trängselavgifterna bidrar till...



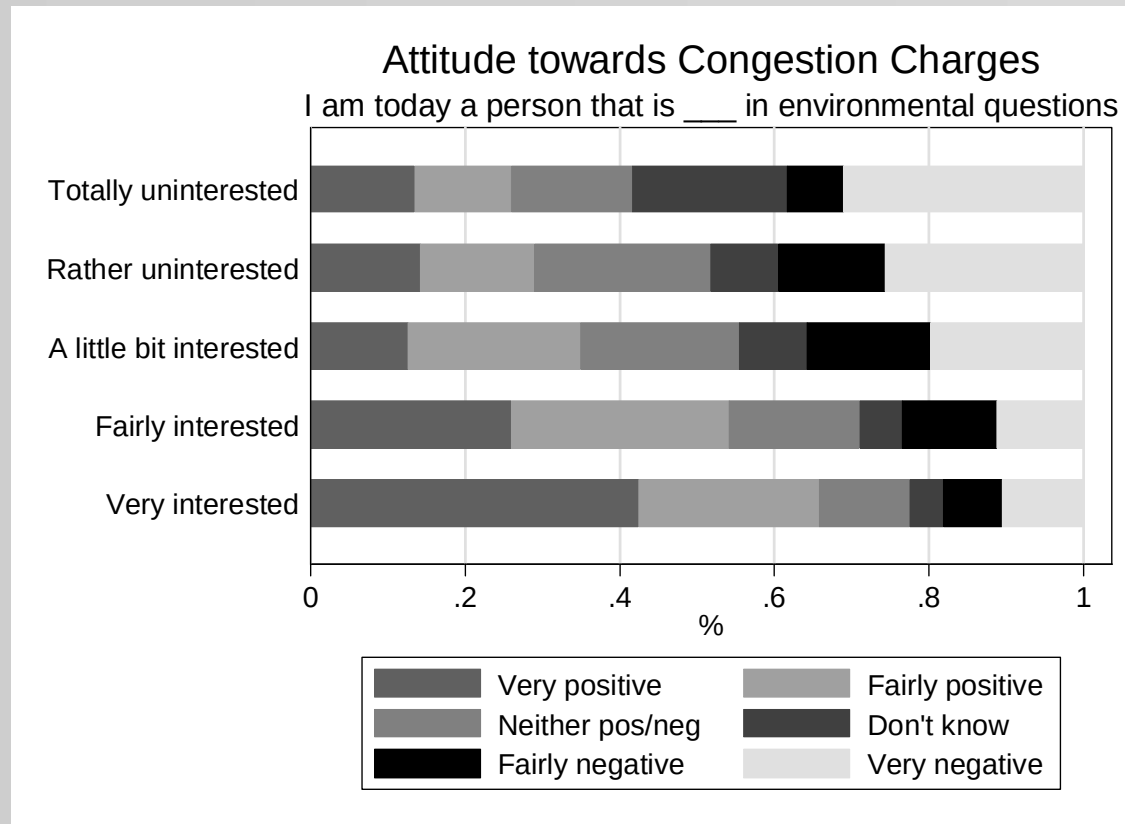
Ändrade du åsikt om trängselskatterna under försöket?



Vanebilister mest negativa



Miljöengagerade är positiva



Mer positiva grupper (allt annat lika)

- Män
- Högutbildade
- Inre förorter
- Sällan bil til arbetet
- Miljöengagemang
- Ganska nöjd med kollektivtrafiken där man bor

Vad händer i framtiden?



Centrum för transportstudier



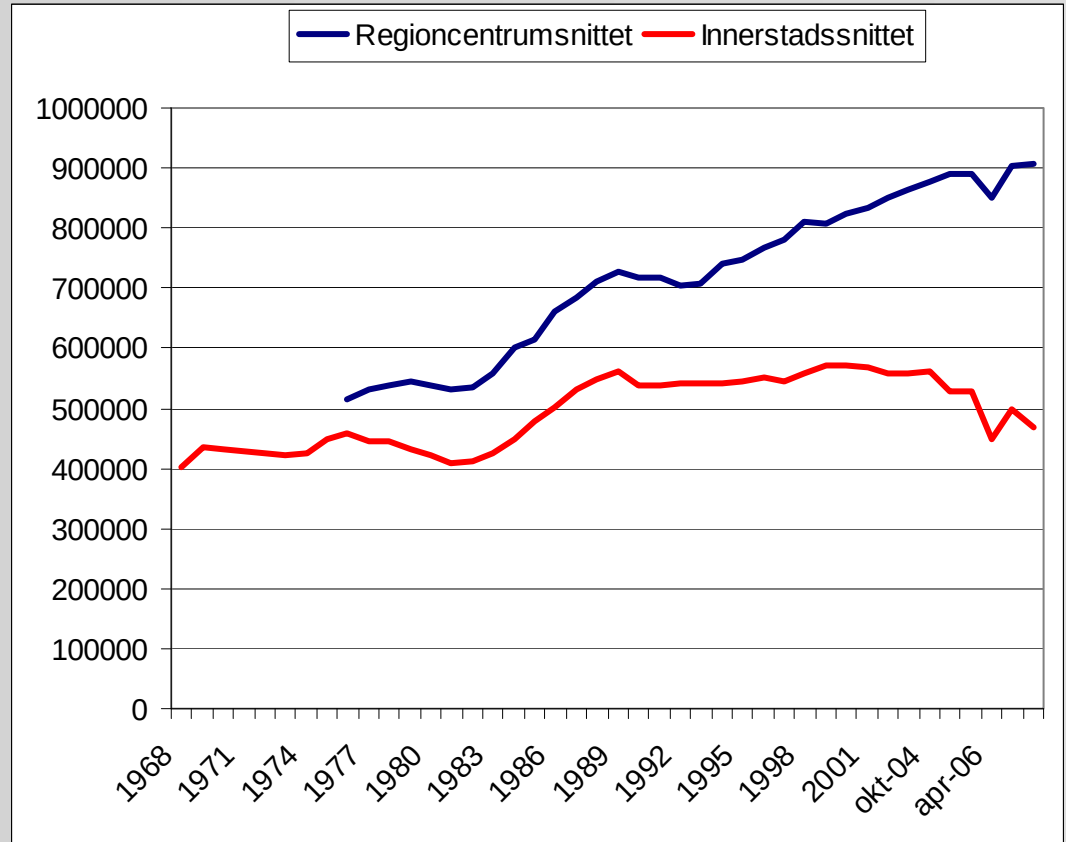
Varför ökar trafiken?

Real genomsnittsavgift minskar:

- Inflation
- Fler miljöbilar

Trafiken ökar generellt:

- Befolkningsökning
- Ökad sysselsättning
- Ökat bilinnehav



Driftskostnaderna måste bli lägre

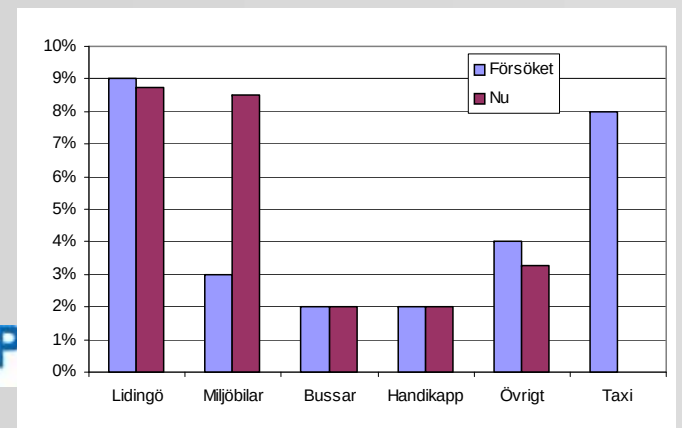
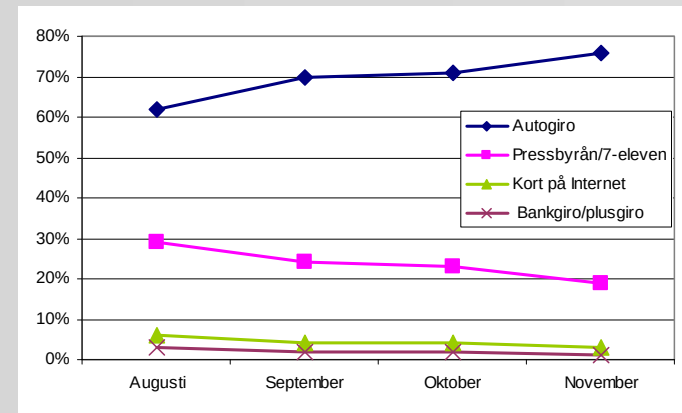
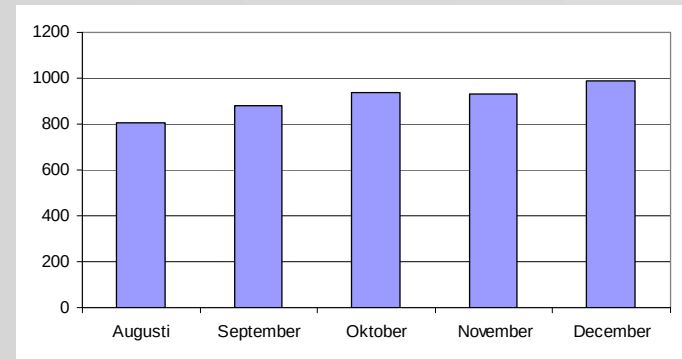
- Intäkter ca 900 mkr/år
- Öronmärkta för väginvesteringar
- Driftskostnader f n 350 mkr/år
- Bör kunna komma ner under 200 mkr/år
- Oslo har under 100 mkr/år
 - liknande utformning, antal passager och intäkter

Varför så dyrt?

- Lidingöundantaget
- Extremt felsäkert
- Extremt kundorienterat
- Organisationen ännu inte trimmad
- Stort antal banktransaktioner (1 per dag & fordon) – övergång till månadsbetalning
- Butiksbetalningar dyra – kommer försvinna

Intäkter och betalformer

- Årsintäkten snart 1 miljard
- Andel expeditonsavgifter ca 6% (kanske sjunkande)
- Allt fler betalar med autogiro – nu >80%
- 25% undantagna fordon
- Miljöbilarna ökar snabbt – nu 10%
- Många "lidingöbilar" – 9%

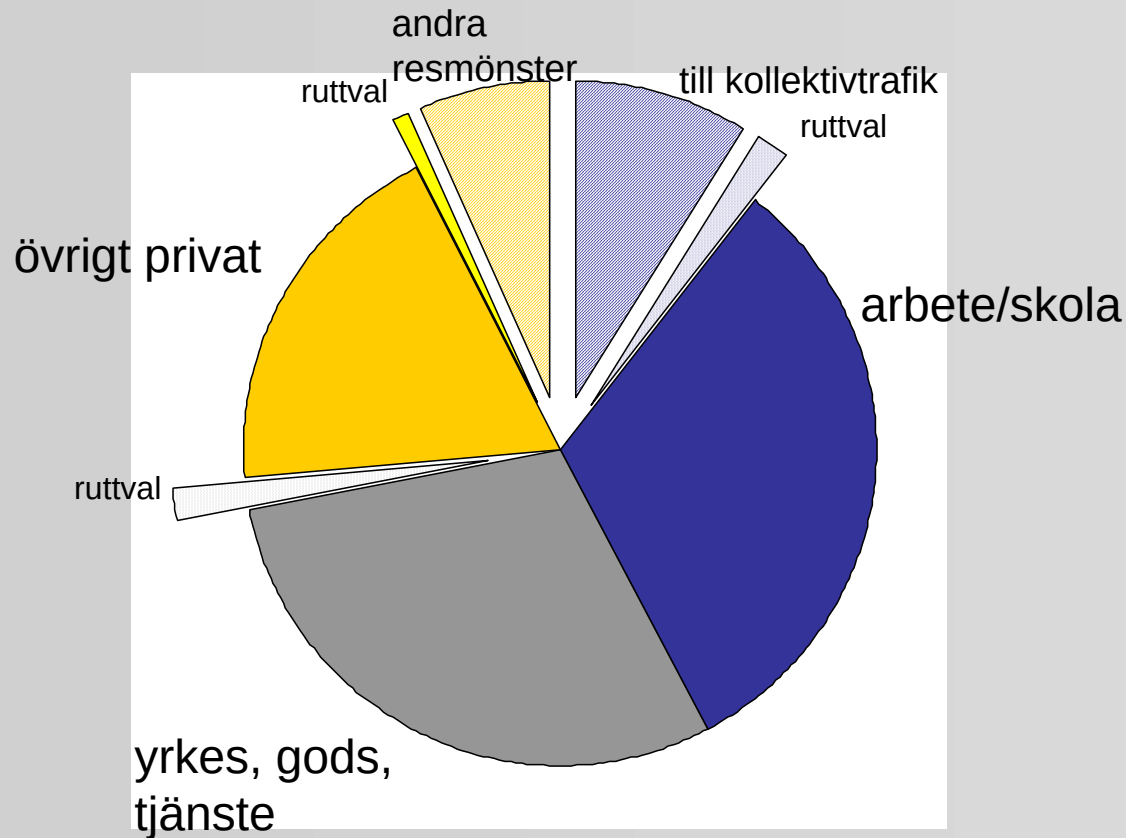


Slutsatser

- Avgifterna har samma effekt som förr...
 - ... men allt eftersom befolkning etc. ökar så bör de justeras
 - ... och det är politiskt svårt
 - Förmodligen tror många att avgiftseffekten "nöts av"
 - Fylls *omgivande* vägutrymme ut?
-
- Stort stöd – ca 2/3 av dem som har en uppfattning är positiva
 - Mindre kontroversiell fråga nuförtiden

Det finns inget så praktiskt som en bra teori.

Vart tog bilisterna vägen?



Ingen mätbar effekt på handeln

Folkomröstningen

- Knapp majoritet *för* i Stockholms stad
- Knapp majoritet *mot* i Stockholms län
- En tredjedel bodde i kommuner utan folkomröstning

